Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9373**
18. Wahlperiode 10.08.2016

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/9011 –

Reale CO_2-Messungen bei Pkw

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Diskrepanz zwischen offiziellen und realen CO_2-Emissionen für Neufahrzeuge ist in Europa in den letzten Jahren deutlich angestiegen und beträgt inzwischen rund 40 Prozent (vgl. Studie des International Council on Clean Transportation – ICCT, „Official vs. real-world road-load parameters in EU vehicle efficiency testing“, Mai 2015). Ein Großteil der CO_2-Minderung, zu denen die Automobilhersteller verpflichtet sind, findet damit nicht auf der Straße, sondern nur auf dem Papier statt. Fahrzeuge werden offenbar immer zielgerichteter auf Tests im Labor optimiert, die im realen Straßenbetrieb erreichten Verbrauchseinsparungen fallen wesentlich geringer aus. Etwa ein Drittel der Abweichungen bei CO_2-Werten ist nach Einschätzung der Fragesteller auf das systematische Ausnutzen von Gesetzeslücken in Testverfahren zurückzuführen, so etwa bei den Ausrollversuchen und den daraus errechneten Widerstandswerten. Weitere Schlupflöcher sind seit vielen Jahren bekannt – ungeklärt ist jedoch die Frage, ob auch Anpassungen der Motorsteuerung mit dem Ziel der Verbrauchsreduzierung infolge einer Zykluserkennung stattfinden (sog. Öko-Tuning).

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, hat nach kritischen Medienberichten zu zurückgehaltenen CO_2-Messwerten eingeräumt, dass bezüglich Kohlendioxid ein gesonderter Bericht vorgelegt und die Untersuchungskommission „Volkswagen“ weiterhin gebraucht werde. Er habe den Anspruch, „Auffälligkeiten zu finden und abzustellen“ (vgl. Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 2. Mai 2016). Der Bundesverkehrsminister hatte allerdings bereits in seiner Parlamentsrede am 4. November 2015 angekündigt: „Die Fahrzeuge werden sowohl auf der Rolle als auch auf der Straße und auch in Crosstests geprüft. Bei diesen Prüfungen werden auch die CO_2-Werte gemessen. (…) In diesem Gesamtergebnis werden auch die entsprechenden CO_2-Werte ausgewiesen sein“. Diese Zusage wurde aus Sicht der Fragesteller nicht eingehalten.

Abweichungen zwischen Labormessungen und realem Straßenbetrieb betreffen sowohl Dieselautos als auch Benziner. Offen ist, ob das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) daher seine Untersuchungen auch über die bislang 53 getesteten Diesel-Pkw auf andere Antriebsarten ausweiten wird.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 8. August 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wieso hat das BMVI in seinem Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ vom 22. April 2016 keine Ergebnisse über CO_2-Emissionsmessungen veröffentlicht, obwohl dies der Bundesverkehrsminister in seiner Rede im Deutschen Bundestag am 4. November 2015 für den Gesamtbericht angekündigt hatte, und obwohl bei den durchgeführten Messungen im Labor und auf der Straße auch CO_2-Werte erfasst wurden?

2. Wann wird das BMVI die Ergebnisse der CO_2-Messungen – wie nun versprochen – gesondert vorlegen, und was sind die Gründe für die eingetretene Verzögerung?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Prüfgegenstand der Untersuchungskommission war die Suche nach unzulässigen Abschalteinrichtungen bei Dieselfahrzeugen wie sie im Fall Volkswagen verwendet worden waren. Die CO_2-Werte, die im Rahmen des Prüfverfahrens für den Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ ermittelt worden sind, werden gesondert bewertet. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ist diesbezüglich mit weiteren Prüfungen beauftragt und es werden weitere Messungen durchgeführt. Wenn die Ergebnisse vorliegen, werden sie in einem eigenen Bericht veröffentlicht.

3. Sind die technischen Untersuchungen des Abgasverhaltens in Bezug auf CO_2 abgeschlossen, und wenn ja, seit wann?

Die Untersuchungen des Abgasverhaltens in Bezug auf CO_2 sind noch nicht abgeschlossen.

4. Welche Testbedingungen (z. B. Klimaanlage, Last, Reifen) wurden bei den CO_2-Messungen zu Grunde gelegt?

Es werden die Testbedingungen gemäß der UN-Regelung 101 zugrunde gelegt.

5. Kann die Bundesregierung Medienberichte bestätigen, denen zufolge in einem Dutzend der gemessenen Fälle Hersteller die Verbrauchsangaben um mehr als 10 Prozent manipuliert haben („Der CO_2-Schwindel“, BILD am SONNTAG vom 8. Mai 2016), und welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Wann wird das BMVI den exakten Untersuchungsauftrag vorlegen, und wenn nicht, warum nicht?

7. Welchen weiterführenden Untersuchungsauftrag hat die nach der Veröffentlichung des Ergebnisberichts weiter bestehende Untersuchungskommission zur Aufklärung der Abgasaffäre?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Auftrag ist im Bericht der Untersuchungskommission, genannt. Er lautet: „Prüfgegenstand der Untersuchungskommission war die Suche nach unzulässigen Abschalteinrichtungen bei Dieselfahrzeugen wie sie im Fall Volkswagen verwendet worden sind.“ Die Untersuchungskommission bleibt bestehen und geht weiteren Hinweisen nach.

8. Hat das BMVI mit den Herstellern Gespräche über die Ergebnisse der CO_2-Messungen geführt, und wenn ja, welchen Umfang und welche Ergebnisse hatten diese Gespräche, und wie wurden sie dokumentiert?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

9. Wird die Überprüfung der CO_2-Emissionen auf weitere Fahrzeuge, die über die 53 Fahrzeugmodelle der Felduntersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) hinausgehen, erweitert, und wenn ja, sollen die angekündigten Überprüfungen der CO_2-Werte auch Fahrzeuge mit Benzinmotoren umfassen?

Es werden die auffälligen Fahrzeuge aus der Felduntersuchung überprüft.

10. Sind der Bundesregierung ältere unabhängige Tests oder Erhebungen hinsichtlich Realverbräuchen bekannt, und wenn ja, welche?

11. Wie haben sich die Diskrepanzen zwischen Labortests und realem Kraftstoffverbrauch nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren entwickelt, und was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gründe und die Ursachen für die immer größeren Abweichungen zwischen Laborergebnissen und realem Straßenbetrieb hinsichtlich der CO_2-Emissionen?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache18/6836 vom 26. November 2015 zu Frage 2 sowie auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/5656 vom 28. Juli 2015 zu den Fragen 8 und 11 verwiesen.

12. Hat die Bundesregierung beziehungsweise das KBA als zuständige Bundesbehörde in Reaktion auf Gerichtsurteile, Verbraucherbeschwerden oder wissenschaftliche Studien, etwa vom ADAC e. V. oder der Zeitschrift „AUTO BILD“, eigene Untersuchungen entwickelt, um die Ursachen der Abweichungen zwischen Labordaten und Realverbrauch zu ergründen und hinsichtlich ihrer Legalität zu prüfen, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung arbeitet hierzu, in den internationalen Arbeitsgruppen zu WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) und RDE (Real Driving Emissions) aktiv mit, um die Entwicklung der Prüfvorschriften zügig voranzubringen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 21 und 22 verwiesen.

13. In welchem Umfang hat das KBA in den letzten fünf Jahren (Nach-)Prüfungen vorgenommen, die mit Spritverbräuchen bzw. den CO_2-Emissionen von Pkw in Zusammenhang standen?

Das KBA prüft stichprobenartig die Ergebnisse der Fahrzeughersteller aus der Überprüfung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen (In-Service Conformity, ISC). In den letzten 5 Jahren wurden 22 solcher Prüfungen durchgeführt.

Zurzeit führt das KBA zusätzliche Prüfungen im Auftrag des BMVI durch.

14. Zu welchen Ergebnissen kamen diese Untersuchungen, wurden Hersteller zu Korrekturen aufgefordert, und welche Sanktionsmaßnahmen hat das KBA ggf. ausgesprochen?

Ein Hersteller hat im Rahmen der ISC bei eigenen Überprüfungen im Jahr 2015 den CO_2-Wert eines Fahrzeugs in der Typgenehmigung korrigiert. Weitere Auffälligkeiten sind nicht aufgetreten. Sanktionen waren in den letzten 5 Jahren nicht erforderlich.

15. Waren seitens des KBA auch die vom Hersteller übermittelten Ausrollwerte Gegenstand von Nachprüfungen?

Nein, die Ausrollwerte des Herstellers, die unter Aufsicht der Technischen Dienste ermittelt werden, waren nicht Gegenstand von Nachprüfungen.

16. Wie aussagekräftig ist nach Auffassung der Bundesregierung die Angabe, wonach die durchschnittlichen zertifizierten CO_2-Emissionen neuer Fahrzeugmodelle in Deutschland von 174,9 auf 136,1 g CO_2/km zurückgegangen sind (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/5656)?

Die angegeben spezifischen CO_2-Emissionen beziehen sich auf das derzeit gültige Typprüfverfahren auf Basis des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und sind für dieses aussagekräftig.

17. Auf welcher Grundlage kommt die Bundesregierung zu der Annahme, dass die Abweichungen zwischen Real- und Normverbrauch im Pkw-Bestand im Jahr 2020 durchschnittlich 20 Prozent betragen werden (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 15 auf Bundestagsdrucksache 18/7444)?

Das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 vom Dezember 2014 – unter der Federführung des BMUB – basiert u. a. auf Modellrechnungen, die im Jahr 2013 und 2014 durch Forschungsnehmer durchgeführt wurden. Die Forschungsnehmer haben auf der Basis der bis 2012 vorliegenden Daten die Abweichung zwischen Real- und Normverbrauch für den Pkw Bestand auf 20 Prozent geschätzt. Die damaligen Szenario-Annahmen werden in Nachfolgeprojekten aktualisiert.

18. Von welchen Abweichungen geht die Bundesregierung offiziell aus, und welche Abweichungshöhe ist im Hinblick auf verbraucherschutzrechtliche Vorgaben legitim?

Es wird auf den ersten Absatz der Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5656 verwiesen.

19. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, dass sich aufgrund der zunehmenden Abweichungen der Realemissionen von den Herstellerangaben erhebliche Mindereinnahmen bei der Kfz-Steuer ergeben, und wenn ja, seit wann ist sie sich dieses Problems bewusst, wie haben sich die Einnahmeausfälle bei der Kfz-Steuer in den letzten fünf Jahren entwickelt, und welche Maßnahmen hat die Bundesregierung gegen diese Fehlentwicklung ergriffen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache18/5656 vom 26. November 2015, Antwort zu Frage 16 verwiesen.

20. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der Studie „Official vs. real-world road-load parameters in EU vehicle efficiency testing“ des ICCT?

Es ist bekannt, dass die Bestimmung der Fahrwiderstände bedeutsam ist, da der Fahrwiderstand deutlichen Einfluss auf die Höhe der CO_2-Emissionen und des Verbrauchs hat. Vor diesem Hintergrund wurde der Aspekt der möglichst realitätsnahen Bestimmung des Fahrwiderstands in der Globalen Technischen Regelung (GTR) Nr. 15 zum WLTP umgesetzt (www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html).

21. Welche Praktiken zur Verbrauchsoptimierung sind der Bundesregierung bekannt?

22. Verfügt die Bundesregierung über eine kritische Analyse des bisherigen Testverfahrens, und welche zulässigen Randbedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) haben nach Auffassung der Bundesregierung einer Realitätsnähe der Messsituation widersprochen (bitte auflisten und begründen)?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat im Auftrag des BMVI in den Jahren 2010 bis 2011 ein Forschungsvorhaben mit dem Titel: „Pilotprojekt zur Relevanzanalyse von Einflussfaktoren bei der Ermittlung der CO_2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs im Rahmen der Typgenehmigung von Pkw“ durchgeführt. Die wesentlichen Ergebnisse der Studie sind auf der CIRCABC-Internetseite der Europäischen Kommission (KOM) veröffentlicht und wurden der KOM (bzw. dem BMVI) zur Verfügung gestellt, um die seinerzeit laufenden Arbeiten bei der WLTP-Entwicklung zu unterstützen (https://circabc.europa.eu/webdav/CircaBC/GROW/wltp/Library/meetings/pre-2012_meetings/111124_eu-wltp_meeting/FE%2084.05012010_lang.pdf).

23. Welche Praktiken zur Verbrauchsoptimierung im Rahmen des NEFZ sind aus Sicht der Bundesregierung legal?

Der Hersteller muss sich an die gesetzlichen Vorschriften halten.

24. Sind der Bundesregierung mögliche Praktiken zur Verbrauchsoptimierung in offiziellen Labortestsituationen bekannt, die als illegal zu bewerten wären, und welche wären solche Praktiken?

Die bekannten Prüfungen finden im Rahmen des Zulässigen der internationalen Regelwerke statt.

25. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über den Einsatz von „Abschalteinrichtungen“ in Neuwagen vor, und hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, dass Software in Neuwagen Testsituationen im Labor erkennen könnten und daraufhin energieverbrauchende Funktionen automatisch abschalten oder die Motorleistung modifizieren?

Es wird auf den Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ verwiesen.

26. Besitzt die Bundesregierung eine Prognose darüber, ob die deutschen Automobilhersteller die europäischen Vorgaben zu den Flottengrenzwerten angesichts der Marktentwicklung (hinsichtlich Fahrzeuggewicht, Motorleistung, Ausstattung) der letzten Jahre einhalten werden, und wenn ja, wie fällt diese Prognose aus?

Nein.

27. Hat der Bundesverkehrsminister gegenüber der ARD jemals die Aussage getroffen, dass im Zuge der Umstellungen der Testverfahren „die Emissionen (…) und Verbräuche auf der Rolle und mit den RDE (Real Driving Emissions)“ getestet werden sollen?

RDE und WLTP bilden zusammen die beiden Bausteine, um die Abgasemissionen und den Kraftstoffverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen möglichst realitätsnah abzubilden.

Diese Aussagen sowie die Statements von Herrn Bundesminister Dobrindt u. a. zur Vorstellung des Berichts der Untersuchungskommission „Volkswagen“ sind auf der BMVI-Website öffentlich einsehbar (www.bmvi.de).

28. Hat das BMVI die in Frage 27 zitierte Aussage des Bundesverkehrsministers gegenüber der ARD (vgl. http://daserste.ndr.de/panorama/archiv/2015/abgasbetrug-das-maerchen-vom-klimaweltmeister,abgasbetrug100.html) wieder zurückgezogen, und wenn ja, weshalb?

Zu Berichterstattungen Dritter nimmt BMVI keine Stellung.

29. Werden die von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt angekündigten „Dopingtests“ auch eine Messung der CO_2-Emissionswerte beinhalten, und wie werden die Ergebnisse dieser Tests veröffentlicht?

Zu den bereits in den Veröffentlichungen beschriebenen Feldüberprüfungen und Dopingtests gibt es derzeit noch keine detaillierten Festlegungen. Bei diesen Nachprüfungen stehen derzeit die NO_x-Emissionen im Vordergrund.

30. Was spricht nach Auffassung der Bundesregierung dagegen, zur Ermittlung des realen Kraftstoffverbrauchs bzw. des durchschnittlichen CO_2-Ausstoßes von Neuwagen künftig auch die Messung von RDE einzubeziehen?

31. Ist es nach Auffassung der Bundesregierung nach den Erfahrungen der großen Abweichungen zwischen Labortests und realem Straßenbetrieb bei Stickoxid aus verbraucherpolitischer Sicht sinnvoll, auch hinsichtlich des Verbrauchsverhaltens von Fahrzeugen, RDE-Tests einzuführen?

Die Fragen 30 und 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache18/6836 vom 26. November 2015, Antwort zu Frage 8 verwiesen.

32. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Neuwagenflotten der deutschen Automobilhersteller die europäischen Verbrauchsvorgaben des Jahres 2020 von 95 g CO_2/km auch im realen Straßenbetrieb einhalten werden, und wenn ja, wie soll dies überprüft werden?

Die EU-CO_2-Zielwerte sind ausschließlich an Testprozeduren gemäß gültiger Typprüfvorschriften geknüpft.

33. Geht die Bundesregierung davon aus, dass wie geplant im Jahr 2017 das neue Testverfahren WLTP – Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure – eingeführt wird?

Ja.

34. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die im NEFZ bekannt gewordenen Manipulationsmöglichkeiten bei einer Umstellung auf den WLTP ausgeschlossen werden können?

Die Bundesregierung sieht sich durch Experteneinschätzungen, wie z. B. die des International Council of Clean Transportation (ICCT) in der Studie „The Impact of official versus real-world road loads on CO_2 emissions and fuel consumption of european passenger cars“ in ihrer eigenen Einschätzung bestärkt, dass die europäischen Typgenehmigungsvorschriften durch die Einführung des WLTP aufgrund realitätsnäherer Randbedingungen und engeren Prüftoleranzen ein höheres Maß an Repräsentativität und Reproduzierbarkeit erfahren und dadurch verbessert werden.

35. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, um wie viel Prozent der WLTP die Verbrauchswerte von Neuwagen gegenüber dem alten Testverfahren NEFZ schätzungsweise erhöhen wird, und wenn ja, um welchen Wert handelt es sich?

Nach Kenntnissen der Bundesregierung lässt sich kein allgemein gültiger Wert angeben.

36. Werden seitens der Bundesregierung Konformitätsfaktoren bei der Messung von CO_2-Emissionen gefordert, die Toleranzbereiche für die als akzeptabel angesehene Grenzwertüberschreitungen schaffen, und wenn ja, mit welcher Begründung, in welchem Maße, und für welche Zeiträume werden diese gefordert?

37. Welche Position vertritt die Bundesregierung bei der Festlegung des neuen Messverfahrens WLTP hinsichtlich der Korrelation mit dem NEFZ zur Einhaltung der vereinbarten Grenzwerte für 2020/2021, und welchen Flottengrenzwert gemäß Umrechnung auf WLTP-Basis hält die Bundesregierung für angemessen?

38. Vertritt die Bundesregierung die Position, bestimmte Maßnahmen zur Flexibilisierung des WLTP, wie etwa das Laden der Fahrzeugbatterie, die Anrechnung von kategorisierten Gewichtsklassen, eine pauschale grundsätzliche Korrekturmöglichkeit des Ergebnisses und der Ermittlung der Ausrollwerte auf abschüssigen Strecken, zuzulassen, und wenn ja, warum (bitte Maßnahmen ggf. einzeln begründen)?

Die Fragen 36 bis 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Europäische Kommission hat im Juni 2016 einen Vorschlag für die Umstellung der CO_2-Zielwerte für Pkw vom Typprüfverfahren NEFZ auf WLTP zur Abstimmung vorgelegt („COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION

(EU) …/...of XXX setting out a methodology for determining the correlation parameters necessary for reflecting the change in the regulatory test procedure and amending Regulation (EU) No 1014/2010”). Die Bundesregierung hat dem Vorschlag der Kommission zugestimmt.

39. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Entscheidung der USA gegen eine Einführung des WLTP auf dem US-amerikanischen Automobilmarkt?

Nach zunächst aktiver Mitarbeit im WLTP-Prozess unter der UNECE hatten sich die USA frühzeitig entschieden und den Ausstieg aus dem WLTP-Prozess offiziell verkündet. Damit war anzunehmen, dass die GTR Nr. 15 (WLTP) langfristig in den USA im offiziellen Zertifizierungsprozess nicht zur Anwendung kommen wird. Die Bundesregierung hat die frühzeitige Anwendung der GTR Nr. 15 in den europäischen Vorschriften unterstützt, zieht aber keine weiteren Schlussfolgerungen und Konsequenzen hinsichtlich der Entscheidung der USA.

40. Setzt sich die Bundesregierung auf EU-Ebene dafür ein, künftig ähnlich wie in den USA, Hersteller aufgrund von zu hohen Abweichungen beim Realverbrauch mit Sanktionen zu belegen, und wenn ja, mit welchen, und wenn nein, warum nicht?

Aufgrund der Unterschiede in den rechtlichen Systemen in den USA und Europa sind die zur Anwendung kommenden Sanktionsvorschriften nicht vergleichbar.

41. Was versteht die Bundesregierung unter ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5656, Frage 4), zur Erreichung der Klimaziele sei die Festlegung von realistischen Zielwerten nach dem Jahr 2020 erforderlich, und unterstützt es die Bundesregierung, Nachfolgegrenzwerte für die Jahre 2025 und 2030 festzulegen, und wenn ja, welche realen Verbrauchsreduzierungen strebt sie an?

Die Pkw-CO_2-Zielwerte für die post-2020-Periode werden von der Kommission vorgeschlagen. Dabei muss die Kommission die in der Verordnung (EU) Nr. 333/2014 festgelegten Kriterien berücksichtigen. Gemäß Erwägungsgrund 10 soll der Zielwert realistisch und erreichbar sein.

Die Festlegung von Zielwerten für die Zeit nach 2020 wird von der Bundesregierung unterstützt. Eine quantitative Festlegung dazu gibt es noch nicht.

42. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung im Jahr 2013 auf Ebene der Europäischen Union nach Kenntnis der Fragesteller die Position vertreten, die neuen Flottengrenzwerte für Neuwagen erst im Jahr 2022 vollumfänglich einzuführen und vorerst keinen Nachfolgegrenzwert für das Jahr 2025 festzuschreiben?

43. Welche Position vertritt die Bundesregierung aktuell hinsichtlich eines Nachfolgegrenzwertes für Neuwagen ab dem Jahr 2025, insbesondere im Hinblick auf die drängende Notwendigkeit, der weltweit starken Zunahme des Pkw-Bestands und den weiter stark ansteigenden globalen Treibhausgasemissionen, u. a. mit wesentlich effizienteren und verbrauchsärmeren Fahrzeugangeboten, auf dem Automobilmarkt zu begegnen?

Die Fragen 42 und 43 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat der Verordnung (EU) Nr. 333/2014 zugestimmt. Diese sieht eine volle Anwendung des Zielwerts für neue Pkw im Jahr 2021 und das Festlegen eines post-2020-Zielwerts für das Jahr 2025 vor. Ein Vorschlag der Kommission, zu dem sich die Bundesregierung positionieren könnte, liegt noch nicht vor.

44. Erfasst das KBA die von den Herstellern übermittelten Ausrollwerte mit dem Computer?

Die Ausrollwerte der vom KBA genehmigten Fahrzeuge sind in den elektronischen Typgenehmigungsdokumenten enthalten.

45. Was spricht nach Ansicht der Bundesregierung gegen die Veröffentlichung der für die Typzulassung erforderlichen Fahrzeugdaten inkl. Ausrollwerten, so wie dies in den USA der Fall ist?

Die Ausrollwerte sind im Einzelnen öffentlich zugänglich.

46. Welche Möglichkeiten haben Verbraucherinnen und Verbraucher, um gegen überhöhte Verbrauchsabweichungen von den offiziellen Herstellerangaben rechtlich vorzugehen, und reichen die bisherigen veröffentlichten Verbraucherinformationen und rechtlichen Möglichkeiten aus Sicht der Bundesregierung aus, insbesondere in Hinblick auf mögliche Minderungen des Fahrzeugwertes infolge erhöhter abweichender Realverbräuche?

Die Information über die Verbrauchsangaben ist europarechtlich vorgegeben und in Deutschland durch die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung umgesetzt.

Bezüglich der rechtlichen Möglichkeiten, um gegen überhöhte Verbrauchsabweichungen von den offiziellen Herstellerangaben vorzugehen, wird auf den zweiten Absatz der Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5656 verwiesen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333